

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

7 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° I-2670

présenté par

M. Philippe Brun, M. Aviragnet, M. Baptiste, Mme Battistel, M. Mickaël Bouloux, M. Califer, M. David, M. Delaporte, M. Delautrette, M. Echaniz, M. Olivier Faure, M. Garot, M. Guedj, M. Hajjar, Mme Jourdan, Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Leseul, M. Naillet, M. Bertrand Petit, Mme Pic, Mme Pires Beaune, M. Potier, Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Thomin, Mme Untermaier, M. Vallaud et M. Vicot

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 24, insérer l'article suivant:**

Après l'article L. 122-4-2 du code de la voirie routière, il est inséré un nouvel article L. 122-4-2-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 122-4-2-1.* – Lorsque le contrat de concession a donné lieu à exécution pendant au moins le quart de la durée convenue, tout dépassement d'au moins 20 % du taux de rentabilité interne moyen constaté depuis le début de la concession par rapport au taux de rentabilité prévisionnel moyen sur la même période donne lieu, au plus tard trois mois après ce constat, à un versement à l'État dont le montant correspond à la moitié de la différence en points entre, d'une part, le taux de rentabilité interne constaté et, d'autre part, le taux de rentabilité interne prévisionnel majoré de 20 %.

« Un décret en Conseil d'État, pris après consultation de l'Autorité de régulation des transports mentionnée à l'article L. 2131-1 du code des transports, fixe les modalités d'application du présent article. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à améliorer le partage des revenus des sociétés concessionnaires d'autoroutes avec l'État.

Tirant prétexte de l'inflation, celles-ci envisagent en effet d'augmenter significativement les tarifs de péage ou, à défaut, d'obtenir un allongement de la durée des concessions par l'État.

Pourtant, le rapport sénatorial du 16 septembre 2020 concluant la commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières a établi que les perspectives de rentabilité des concessionnaires d'autoroutes dépassent largement les prévisions initiales. Au-delà de 2022, les dividendes atteindraient 40 milliards d'euros dont 32 milliards pour Vinci et Eiffage, alors que la privatisation de 2006 n'a rapporté que 14,8 milliards d'euros à l'État.

Le présent amendement vise donc à revenir sur cette erreur d'appréciation de l'État en partageant de façon plus équitable les revenus des autoroutes entre l'État et les sociétés concessionnaires.

Il est proposé pour cela que tout dépassement de 20 % du taux de rentabilité initialement prévu par le taux de rentabilité constaté conduise à un versement à l'État à hauteur de la moitié du dépassement.